Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

NOVEMBRE 2006

NUMERO 16

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Ports de l'Est du Canada 5
Voie maritime 5
Sûreté maritime 5
Transport maritime mondial 6
Transport maritime au Canada atlantique 7
Transport maritime au Québec 7
Environnement 8
Marchandises 8
Traversiers 9
Croisières-excursions 10
Croisières internationales 10

PORTS DU QUÉBEC

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné a été de 18,7 Mt, soit 3 % de plus que pour la même période l'an dernier. En termes de transbordement de marchandises générales, le tonnage de marchandises conteneurisées a augmenté de 1,6 %. Le vrac liquide (produits pétroliers et autres) a enregistré une hausse de tonnage de 7,4 %, tandis que le tonnage de vrac solide (grain, céréales et autres) a accusé un léger recul de 0,4 %. Entre janvier et septembre 2006, 1 059 navires ont transité au port de Montréal, comparativement à 1 023 navires au cours des trois premiers trimestres de 2006.[1]

[1] Administration portuaire de Montréal.

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 16,7 Mt, soit une hausse de 5 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation est attribuable en grande partie à la hausse du tonnage du vrac solide et des marchandises générales[2] qui a connu une croissance de 19 % par rapport aux trois premiers trimestres l'an dernier. Quant au tonnage du vrac liquide (produits pétroliers, produits chimiques, etc.), il a accusé un recul de 2 %.[3]

De septembre à octobre, le port a accueilli près de 75 000 croisiéristes. Ce sont près d'une vingtaine de paquebots qui ont fait quelque 75 escales à Québec au cours de l'automne.[4]

Sept-Îles

Peu de variation du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles a totalisé 15,5 Mt, soit environ le même tonnage que pour la même période l'an dernier. Au cours des trois premiers trimestres de 2006, 406 navires ont transité par le port de Sept-Îles, soit une dizaine de moins que durant la même période l'an dernier.[5]

[2] La catégorie vrac solide et marchandises générales comprend entre autres les céréales, les engrais, les minerais et concentrés, le coke métallurgique, les rebuts de métaux.
[3] Administration portuaire de Québec.
[4] Asselin, Pierre, « Et voguent les navires », Le Soleil, 17 septembre 2006.
[5] Administration portuaire de Sept-Îles.

Le port a débuté récemment des travaux d'agrandissement des installations portuaires. Estimés à 8,5 M$, ces travaux permettront d'accueillir des navires de plus fortes tailles et d'assurer le développement de la vocation intermodale du terminal pour le transport de courte distance.[6]

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Sorel était de 5,1 Mt, soit une hausse de 50 % par rapport à la même période l'an dernier. Le tonnage de lingots de métaux a connu une forte augmentation. En termes de trafic, 238 navires ont transité au port, soit une cinquantaine de plus que pour la même période l'an dernier.[7]

L'entreprise QIT – Fer et Titane traitera à Sorel-Tracy le minerai de titane extrait de sa mine de Madagascar en Afrique. Pour ce faire, la compagnie investira 235 M$ dans ses installations de Sorel-Tracy, afin notamment d'augmenter la capacité des fours de réduction et de l'entreposage du minerai, d'ajouter des silos d'entreposage et d'agrandir les installations portuaires. Le projet de Madagascar doit produire ses premières tonnes à la fin de 2008, pour atteindre une capacité annuelle de production de 750 000 tonnes d'ici 2012.[8]

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre était de 3,2 Mt, une hausse de 46 % par rapport à la même période l'an dernier. Une augmentation des chargements d'ilménite explique en grande partie cette hausse du tonnage. Le port a accueilli 170 navires au cours des trois premiers trimestres de 2006. De ce nombre, on compte 66 escales du *Nordik Express* pour la livraison du cargo général et 103 escales de navires destinés au chargement de l'ilménite.[9]

Port-Alfred

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred était de 3,1 Mt, soit une baisse de 13 % par rapport à la même période l'an dernier. Tant les vracs secs que liquides ont enregistré une baisse. En termes de trafic, 85 navires ont transité au port, soit une vingtaine de moins qu'à la même période l'an dernier.[10]

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau était de 3,1 Mt, soit une hausse de 8 % par rapport à la même période l'an dernier. En termes de trafic, le port a accueilli 163 navires au cours des trois premiers trimestres de 2006, soit 7 de moins que pour la même période l'an dernier.[11]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 572 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers trimestres de l'année, ce qui représente une légère baisse de 2 % par rapport à la même période l'an dernier. Au cours des trois premiers trimestres de 2006, le traversier-rail a fait 344 voyages allers-retours, soit une dizaine de moins qu'à la même période l'an dernier.[12]

---

[6] Beauchamp, Marc, « Le Saint-Laurent vers une hausse d'achalandage », Les Affaires, 21 octobre 2006.
[7] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[8] Picard, Pierre, « QIT – Fer et Titane joue la carte de la transparence », Les Affaires, 16 septembre 2006.

[9] Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.
[10] Administration portuaire de Port-Alfred.
[11] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[12] Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel, SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.

Transports Canada envisage d'investir entre 6 et 14 M$ pour remettre en état le quai fédéral de Baie-Comeau. Le quai est un gigantesque brise-lame dont l'une des quatre sections est en si mauvais état qu'elle menace d'être emportée par les grandes marées. Les travaux de réparation pourraient être effectués au cours de l'automne 2007.[13]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a été de 1,9 Mt, soit 12 % de plus que pour la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par la hausse du tonnage de toutes les marchandises : grains et céréales, vracs solides et liquides, marchandises générales. Le port a accueilli 217 navires au cours des trois premiers trimestres de l'année, soit une dizaine de moins qu'à la même période l'an dernier.[14]

Bécancour

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 797 000 t, soit une baisse de 39 % par rapport à la même période l'an dernier. À l'exception de l'acier et du sel de déglaçage, le tonnage de toutes les autres marchandises a diminué. Le port a accueilli 91 navires, soit une dizaine de moins que lors des trois premiers trimestres de l'année.[15]

Par ailleurs, le conseil d'administration de la compagnie Norsk Hydro confirme la fermeture de son usine de production de magnésium de Bécancour. Dans son communiqué de presse, Norsk Hydro a fait savoir qu'elle fermera son usine en 2007.[16]

[13] « Port de Baie-Comeau – Entre 6 et 14 millions pour rénover le quai », Site Web de Radio-Canada, 7 août 2006.
[14] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[15] Administration portuaire de Bécancour.
[16] « Norsk-Hydro – L'usine de Bécancour ferme ses portes », Site Web de Radio-Canada, 31 octobre 2006.

Gros-Cacouna

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé 128 000 t, soit 50 % de moins qu'au cours des trois premiers trimestres de 2005. Cette forte baisse est essentiellement attribuable à une diminution des tonnages de sable, de pierre et de gravier. Le port a accueilli un total de 32 navires entre janvier et septembre, soit à peu près le même nombre que l'an dernier à pareille date.[17]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski a été de 226 000 t, soit 27 % de plus qu'à pareille date en 2005. Cette hausse s'explique par une augmentation des tonnages de sel de déglaçage, d'essence et de produits pétroliers. En termes de transit, 51 navires ont accosté au port, soit 2 de moins que durant la même période l'an dernier.[18]

Port-Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné à Port Saguenay était de 225 000 t, soit 6 % de moins que pour la même période en 2005. Le port a accueilli 35 navires au cours des trois premiers trimestres de 2006, soit 7 de moins que pour la même période l'an dernier.[19]

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Matane était de

[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[18] Ibid
[19] Administration portuaire de Port-Saguenay.

161 000 t, soit 14 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. Cette baisse est principalement expliquée par la diminution du tonnage de bois d'œuvre. En termes de trafic, le port a accueilli 26 navires au cours des trois premiers trimestres de 2006, soit une dizaine de moins que pour la même période l'an dernier.

À ce tonnage, il faut ajouter environ 572 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane au cours des trois premiers trimestres de 2006 via le *Georges-Alexandre-Lebel*, soit 2 % de moins qu'à la même période l'an dernier. À ce jour en 2006, le traversier-rail a fait 344 voyages allers-retours.[20]

Portneuf

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Portneuf a totalisé 87 000 t, soit 19 % de moins par rapport à la même période l'an dernier. Cette diminution est attribuable à une baisse des tonnages de sable, de pierre et de gravier. En termes de transit, le port a accueilli 6 navires au cours des trois premiers trimestres de 2006. [21]

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 63 000 t, soit 13 % de plus qu'à la même période l'an dernier. L'augmentation des tonnages de sel de déglaçage et de produits pétroliers explique cette hausse. Le port a accueilli 16 navires, soit 6 de plus que durant la même période l'an dernier.[22]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic était de 57 000 t, soit 4 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Cette baisse s'explique en totalité par la diminution des tonnages de papier journal. Le nombre de navires en transit au port a diminué avec un trafic de 10 navires, soit 9 de moins que pour la même période en 2005.[23]

BILAN DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2006

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés au cours des trois premiers trimestres dans les principaux ports du Québec en 2006 et 2005

Liste des ports	2006 janv-sept	2005 janv-sept	Variation [24] 2006 / 2005
1. Montréal	18,7 Mt	18,2 Mt	+ 2,8 %
2. Québec	16,7 Mt	16,0 Mt	+ 5 %
3. Sept-Îles	15,4 Mt	15,5 Mt	- 0,3 %
4. Port-Cartier	N.D.	N.D.	—
5. Sorel	5,1 Mt	3,5 Mt	+ 50 %
6. Havre-Saint-Pierre	3,2 Mt	2,2 Mt	+ 46 %
7. Port-Alfred	3,1 Mt	3,5 Mt	- 13 %
8. Baie-Comeau [25]	3,1 Mt	2,9 Mt	+ 8 %
9 Trois-Rivières	1,9 Mt	1,7 Mt	+ 12 %
10. Bécancour	727 kt	1,3 Mt	- 39 %
11. Gros-Cacouna	128 kt	242 kt	- 50 %
12. Rimouski	226 kt	178 kt	+ 27 %
13. Port-Saguenay	225 kt	240 kt	- 6 %
14. Matane [25]	161 kt	187 kt	- 14 %
15. Portneuf	87 kt	108 kt	- 19 %
16. Gaspé	63 kt	56 kt	+ 13 %
17. Pointe-au-Pic	57 kt	59 kt	- 4 %
Total (sans Port-Cartier)	**68,9 Mt**	**65,9 Mt**	**+ 5 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

[20] Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel, SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[21] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[22] Ibid.
[23] Ibid.
[24] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[25] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

PORTS DE L'EST DU CANADA

Port de Saint-John (N.-B.)

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Saint-John a totalisé 19,2 Mt, soit 7 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Le tonnage de marchandises conteneurisées a augmenté d'à peine 1% au cours des trois premiers trimestres de 2006. Les hausses de tonnage de 20 % des vracs secs et de 65 % des marchandises générales n'ont pas compensé les baisses de tonnage des vracs liquide (- 9 %), des produits forestiers (-97 %) et des containeurs (- 13 %).[26]

Halifax

Faible hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2006, le tonnage total manutentionné au port de Halifax a totalisé 10,2 Mt, soit 1 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Le tonnage de marchandises conteneurisées a augmenté d'à peine 1 % au cours des trois premiers trimestres de 2006. Les tonnages du vrac et du cargo Ro/Ro ont également augmenté de 2 % et de 27 % respectivement. Le tonnage de marchandises générales a toutefois connu une baisse importante de 61 %.[27]

VOIE MARITIME

Hausse des cargaisons totales et du trafic sur la Voie maritime

Au cours des trois premiers trimestres de l'année, la Voie maritime a accueilli environ 3 200 navires, une hausse de 10 % par rapport à l'an dernier. Parallèlement, une hausse du tonnage est également observée durant la même période. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 31,9 Mt, soit 12 % de plus comparativement à la même période l'an dernier. Les expéditions de céréales et de produits d'acier continuent d'enregistrer de solides gains cette année. Le Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent prévoit que l'année 2006 produira les meilleurs résultats depuis la fin des années 90, tant en termes de cargaisons que de transits.[28]

Les autorités de la Voie maritime comptent également attirer de nouveaux transporteurs dans le réseau au cours des prochaines années. Les écluses et chenaux actuels de la Voie maritime fonctionnent à environ 60 % de leur capacité, de sorte qu'ils pourraient aisément accueillir presque le double des volumes actuels.[29]

SÛRETÉ MARITIME

Investissements en sûreté maritime

Transports Canada a annoncé en novembre les sites et les projets choisis dans le cadre de la troisième tranche de financement du Programme de contribution pour la sûreté maritime. Ce programme dispose d'une enveloppe totale de 115 M$ annoncé en mai 2005.

Cette troisième tranche de financement fournira 42 M$ à 101 ports et installations maritimes au pays. De ce montant, 10,1 M$ seront distribués à 20 ports et entreprises maritimes au Québec : Alcoa (Baie-Comeau), Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, Administration portuaire du Saguenay – Terminal maritime de Grande-Anse (La Baie), Administration portuaire de Montréal – Cité-du-Havre, Logistec Arrimage Inc. (Montréal), Remorqueurs et Barges Montréal Ltée, Shell Canada Products (Montréal), Terminal Norcan Inc. (Montréal), Terminaux Montréal Gateway – Terminal Racine, Vopak Terminalsof Canada Inc.

[26] Administration portuaire de Saint-John (Nouveau-Brunswick).
[27] « Year-to-Date Statistics – 2006 », Site Web du port de Halifax.
[28] « La Voie maritime continue d'attirer de nouvelles marchandises grâce à l'impulsion d'un programme innovateur », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 13 octobre 2006.
[29] Ibid

nière Québec-(Montréal), La Compagnie miration portuaire Cartier (Port-Cartier), Administratée (Québec), de Québec, Bunge du Canada Lébec Ltée – Compagnie d'arrimage de Qu-Québec Inc., Secteur Anse-au-Foulon, IMTTe Sept-îles, Administration portuaire de-Îles), Hydro-Compagnie minière IOC (Sept Tracy (Sorel-Québec – Centrale thermique e de Trois-Tracy), Administration portuairères). Rivières, Prommel Inc. (Trois-Rivi

és serviront à Rappelons que les fonds allouéà acquérir de améliorer la sûreté, notamment améliorer la l'équipement de surveillance, àtre, à acquérir sûreté des ports et de leur périmèôle et de de l'équipement de contrle la formation communication et aussi à offrir d aux employés.[30]

icain en

Création d'un centre nord-améri sûreté maritime

(Rimouski) a L'Institut maritime du Québec vec le collège finalement conclu une entente av de New-York maritime de l'Université de l'Étatuski un centre afin de mettre en place à Rimoue d'ici quatre nord-américain en sûreté maritim recherche et ans. Le centre se consacrera à lareté maritime. à la formation en matière de sûnent en cours Des négociations sont présentemxicain dans le afin d'impliquer un partenaire mergence en mer projet. Le Centre de mesures d'urfaire partie du de Saint-Romuald pourrait aussi Saint-Romuald projet. Les installations de Ses pour des pourraient notamment être utilention d'actes formations pratiques sur la préve terroristes.[31]

sivement

Le port de Montréal investit mas dans la sûreté maritime

ne dizaine de Le port de Montréal a investi unstructure de millions de dollars dans l'infraencore entre sûreté et prévoit devoir investir

stit 42 millions de

[30] « Le nouveau gouvernement du Canada inveeté maritime au dollars dans des projets d'amélioration de la sûrCanada, 16 Canada », Communiqué de presse, Transports centre de sécurité novembre 2006.

[31] Duhamel, Alain, « Rimouski prévoit créer un c Création d'un maritime », Les Affaires, 30 septembre 2006; « Web de Radio-centre nord-américain en sûreté maritime », Site Canada, 4 octobre 2006.

10 M$ et 15 M$ au cours des cinq prochaines années en se dotant de nouveaux équipements perfectionnés. Rappelons que depuis 2001, le Canada a engagé 10 milliards $ dans la sécurité du pays, dont 930 M$ ont été attribués à diverses initiatives en sûreté maritime.[32]

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Les Panaméens approuvent majoritairement l'élargissement du Canal

Les Panaméens ont approuvé le plan d'élargissement du canal de Panama présenté par le gouvernement, un ambitieux projet de plus de 5 milliards US$. Outre l'élargissement du canal, le projet prévoit la construction d'une troisième voie de navigation afin de permettre à des navires (de 386 mètres et plus de longueur, de 49 mètres de largeur et de 15 mètres de tirant d'eau) de transiter entre les ports du Pacifique et ceux de l'Atlantique. Le canal pourra désormais accueillir la nouvelle génération de méga navires trop larges pour emprunter le canal présentement.[33]

La compagnie Maersk Line lance les premiers méga porte-conteneurs

La compagnie Maersk Line a récemment introduit sur le marché deux porte-conteneurs d'une capacité de 11 000 conteneurs (EVP), ce qui en font les plus gros navires du monde. La compagnie affirme que ces navires représentent la prochaine génération combinant une technologie à la fine pointe et des standards de protection de l'environnement. À titre d'exemple, la peinture silicone recouvrant la coque du navire sous la ligne de flottaison permettra une moins grande résistance à l'eau et conséquemment permettra de réduire la

[32] Duhamel, Alain, « Le transport maritime sous haute surveillance », Les Affaires, 19 août 2006.

[33] Agence France-Presse et Associated Press, « Oui massif à un canal de Panama plus large », Le Soleil, 23 octobre 2006.

consommation de carburant de 1 200 t par année.[34]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA ATLANTIQUE

Le projet de corridor commercial *Atlantica* inquiète le milieu québécois des affaires

Le projet de corridor commercial *Atlantica* dans le nord-est de l'Amérique du Nord inquiète les milieux d'affaires québécois car il risque de détourner un tonnage important des marchandises qui entrent actuellement sur le continent par le Québec.

Ce projet vise à créer un nouveau passage dans l'axe est-ouest qui relierait directement le port d'Halifax à Buffalo. Il prévoit également la construction de nouveaux tronçons de chemin de fer d'autoroutes dans une zone regroupant les provinces de l'Atlantique (Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick) et quatre états américains (Maine, New Hampshire, Vermont et New-York) et le sud-est du Québec. Les deux principaux objectifs du projet sont d'accroître l'intégration des provinces de l'Atlantique à l'économie nord-américaine et de faire du port d'Halifax l'un des seuls points de déchargement sur la côte est nord-américaine des porte-conteneurs d'une capacité de 11 000 conteneurs et plus.[35]

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Le cabotage au Québec au service du cabotage avec les États-Unis

Selon une étude récente d'Innovation maritime, les perspectives les plus prometteuses du transport maritime de courte distance au Québec viendraient davantage du commerce avec les États-Unis que du trafic avec d'autres régions du Canada. L'étude souligne que le commerce entre le Québec et la côte est des États-Unis est celui qui a le meilleur potentiel de rentabilité. Les navires pourraient, notamment, servir à l'exportation des cargaisons de produits forestiers, d'aluminium et de tourbe, et au retour, importer du papier à recycler, des fruits et des légumes.[36]

Investissements de Développement Économique Canada pour soutenir les régions du Québec

En septembre dernier, le ministre de Développement Économique Canada (DEC), Jean-Pierre Blackburn, a annoncé la mise en place d'une mesure pilote visant la construction et l'amélioration des équipements collectifs économiques. Accompagnée d'une enveloppe de 30 M$, cette nouvelle mesure a pour but de revitaliser l'économie et d'offrir de nouvelles perspectives de diversification économique aux régions québécoises à faible croissance économique : l'Abitibi-Témiscamingue, le Bas-Saint-Laurent, la Côte-Nord, la Gaspésie / les Îles-de-la-Madeleine, la Mauricie, le Nord-du-Québec, le Lac-Saint-Jean.

Dans le communiqué de presse annonçant ces investissements, le ministre cite l'exemple du port de Sept-îles : « La phase d'expansion du port de Sept-îles est d'ailleurs un exemple du type de projets que nous voulons soutenir par cette nouvelle mesure ». Ce programme de DEC a pour objectif d'encourager la diversification économique des régions et des collectivités à faible croissance économique.[37]

---

[34] « Maersk Line introduces 11,000-TEU vessels », Canadian Sailings, 16 octobre 2006.
[35] Normand, François, « Le projet de corridor commercial *Atlantica* menacerait le Québec », Les Affaires, 14 octobre 2006.
[36] Duhamel, Alain, « L'avenir du cabotage passe par les États-Unis », Les Affaires, 16 septembre 2006.
[37] « Développement économique Canada investit 30 millions de dollars pour soutenir les régions », Développement économique Canada, 27 septembre 2006.

ENVIRONNEMENT

Inquiétude à propos des collisions entre les mammifères marins et des embarcations

Le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins de Tadoussac s'inquiète du nombre de collisions entre les embarcations et les mammifères marins. Les chercheurs, regroupés sous l'égide du Réseau québécois d'urgence pour les mammifères marins, tentent de trouver un moyen de diminuer l'impact de l'achalandage maritime sur les mammifères marins. Le déplacement du couloir maritime hors de certaines zones sensibles fait partie des hypothèses envisagées par le groupe de recherche.[38]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse de la production québécoise de minerai de fer

Les plus récentes statistiques sur la production de fer au Québec font état d'une production d'environ 9,1 Mt pour les huit premiers mois de l'année, soit 42 % de plus qu'au cours de la même période l'an dernier. Le marché mondial du fer se porte très bien et demeure fortement influencé par la forte demande chinoise pour les métaux industriels et les minerais. Parallèlement, le cours du minerai est à la hausse. Dans ce contexte, les trois minières québécoises ont augmenté leurs expéditions de minerai.[39]

Une compagnie chinoise d'import-export serait prête à investir jusqu'à 150 M$ pour acquérir du minerai de fer des anciens dépôts de la compagnie Iron Ore du Canada à Schefferville. Un accord aurait été conclu entre Grand Overseas Economics Development de Beijing en Chine et deux prospecteurs qui disposent des droits d'exploitation des anciennes mines d'IOC. Dès 2008, le minerai de Schefferville pourrait être chargé dans le secteur de Pointe-Noire à Sept-Îles en direction de la Chine.[40]

La mine de Raglan située dans le nord du Québec est en voie de devenir l'une des plus importantes sources de nickel dans le monde. Falconbridge a annoncé un investissement de 540 M$ qui prolongera la vie de la mine et augmentera sa production. Rappelons que le nickel extrait à la mine Raglan est transbordé au port de Baie-Déception pour être acheminé ensuite au port de Québec.[41]

Blé

Forte hausse anticipée des exportations canadiennes de blé

Selon Agriculture et Agroalimentaire Canada, la production canadienne de céréales et d'oléagineux en 2006-2007 devrait diminuer de 1 % par rapport à 2005-2006. Dans l'Ouest canadien, la production a atteint 46,3 Mt, soit 9 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Dans l'Est du pays, la production a atteint 16 Mt, soit légèrement supérieure à celle de l'an dernier. Les exportations devraient augmenter de 9 % en raison d'une forte croissance anticipée des exportations de blé attribuable à la qualité améliorée du blé, à la production record en Ontario et à une concurrence affaiblie sur les marchés internationaux.[42]

Aluminium

Hausse de la production canadienne d'aluminium

Les plus récentes statistiques sur la production font état d'une production de 2,1 Mt pour les huit premiers mois de 2006, soit une hausse de

[38] « Mammifères marins – Des collisions préoccupantes », Site Web de Radio-Canada, 29 août 2006.
[39] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, août 2006.
[40] « Des Chinois seraient intéressés à investir 150 M$ pour le minerai de Schefferville », Site Web du Groupe TVA, 9 novembre 2006.
[41] Riverin, François, « Falconbridge investit 540 M$ dans la mine Raglan », Les Affaires, 19 août 2006.
[42] « Canada : perspectives des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, bulletin du 12 octobre 2006.

8 % par rapport à la même période l'an dernier. La demande mondiale d'aluminium demeure très forte et tout laisse croire que cette situation devrait se poursuivre au cours des prochaines années.[43]

Alcoa compte investir environ 200 M$ dans son aluminerie de Baie-Comeau d'ici 2011, afin de modifier certains procédés et diminuer ses émissions polluantes. Sur les 200 M$, environ 125 M$ seront consacrés au changement d'alimentation énergétique des cuves Soderberg, 50 M$ dans la rénovation de la fonderie et 25 M$ à la réfection du quai de l'entreprise.[44]

Bois d'œuvre

Dure crise au sein de l'industrie québécoise du bois d'œuvre

Le conflit canado-américain sur le bois d'œuvre, la concurrence internationale, la hausse du dollar canadien par rapport à la devise américaine sont autant de raisons qui ont convaincu plusieurs scieries québécoises d'arrêter de façon temporaire ou définitive leur production ces derniers mois. Selon le Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ), environ 93 scieries sur les 262 que comptait le Québec au début de 2005 ont été fermées en 18 mois, dont une vingtaine de façon définitive.[45] Dans ce contexte, les expéditions québécoises de bois d'œuvre, notamment celles par voie maritime, devraient vraisemblablement diminuer.

Papier journal

Moments difficiles à craindre pour l'industrie de pâtes et papiers

Les problèmes de l'industrie québécoise du bois d'œuvre risquent d'aggraver la situation de celle des pâtes et papiers, déjà touchée par une conjoncture nationale et internationale très difficile. Les copeaux des scieries, des sous-produits de la fabrication de bois d'œuvre, constituent l'unique source d'approvisionnement en fibre de la plupart des usines de pâtes et papiers du Québec. Ainsi, la fermeture des scieries pourrait réduire substantiellement l'offre de copeaux et ainsi faire grimper leur prix, à moins que les usines de papier choisissent de réduire également leur production.[46]

TRAVERSIERS

La traverse Rimouski-Forestville pourrait être interrompue pendant un an

Le projet de navette entre Paspébiac et Caraquet au Nouveau-Brunswick nécessiterait des investissements de 800 000 $. Si le projet se concrétise, le catamaran *CNM Évolution* qui assure présentement la traversée entre Rimouski et Forestville serait mis à contribution dès 2008. Les villes de Rimouski et de Forestville seraient alors privées du service de traverse pendant un an, le temps de construire un nouveau catamaran plus gros capable d'affronter les vagues du fleuve.[47]

Projet de lien maritime entre la Gaspésie, l'Île d'Anticosti et la Côte-Nord

La Gaspésie et la Côte-Nord misent sur le nouveau parc Vauréal à l'Île d'Anticosti pour raviver l'intérêt du gouvernement envers la mise en place d'un lien maritime entre la Gaspésie, l'Île d'Anticosti et la Côte-Nord. Ce lien interrives viendrait mettre en valeur le nouveau parc. La nouvelle liaison maritime souhaitée nécessiterait des investissements de l'ordre de 23 M$ pour l'achat du navire, l'aménagement de l'accueil sur l'île et la construction de rampes d'accès portuaires à Havre-Saint-Pierre, à Port-Menier et à Grande-Vallée.[48]

---

[43] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, août 2006.
[44] Paradis, Steve, « D'ici 2011, Alcoa prévoit investir au moins 200 M$ à Baie-Comeau », Les Affaires, 25 octobre 2006.
[45] Riverin, François, « L'industrie du papier écopera des fermetures de scieries », Les Affaires, 21 octobre 2006.
[46] Ibid.
[47] « La traverse Rimouski / Forestville pourrait être suspendue pendant un an en 2008 », Site Web du Groupe TVA, 18 août 2006.
[48] « Lien maritime – La Gaspésie et la Côte-Nord relancent les démarches », Site Web de Radio-Canada, 5 septembre 2006.

Le traversier *Trans-Saint-Laurent* touche le fond

Lors d'une traversée en septembre dernier, le traversier *Trans-Saint-Laurent*, qui assure le lien maritime entre Saint-Siméon et Rivière-du-Loup, a touché le fond lors de son passage à la pointe ouest de l'Île-aux-Lièvres. Étant donné que le secteur de l'impact est constitué de roc, les autorités ont choisi de faire faire un détour au traversier afin d'éviter le secteur, ce qui allonge la traversée d'une trentaine de minutes. L'incident s'est produit dans la période de l'année où les marées les plus basses sont constatées, ce qui pourrait expliquer le problème vécu par le *Trans-Saint-Laurent*.[49]

Espoir de relance de la traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins

Transports Canada reconduit temporairement son programme de cession des ports. Une bonne nouvelle pour la municipalité des Escoumins qui attend la réfection de son quai nécessaire à la remise en fonction du traversier *Héritage 2* qui est resté à quai au cours des deux dernières années. D'ici le 30 mars, Transports Canada analysera trois dossiers de dessaisissement : Les Escoumins, Pointe-au-Pic et Sorel.[50]

CROISIÈRES-EXCURSIONS

Des croisières de Noël sur le Saint-Laurent

Pour la première année, la compagnie Croisières AML célèbrera le temps des fêtes sur le fleuve Saint-Laurent à Québec, et ce dès le 24 novembre. Destinées aux groupes, ces soirées animées à bord du *Louis-Jolliet* auront pour thème Noël tropical et Noël au large. Croisières AML offre déjà depuis quelques années des activités liées aux festivités de fin d'année à bord du *Cavalier Maxim*, amarré dans le Vieux-Port de Montréal.[51]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Premières escales à Saguenay

La ville de Saguenay a accueilli onze paquebots au cours des mois de septembre et d'octobre. Ce sont environ 22 000 passagers et membres d'équipage qui ont débarqué dans la région. La Ville de Saguenay estime que l'arrêt de ces premiers paquebots ont généré des retombées économiques de l'ordre de 1 M$.

Par ailleurs, il faudra attendre en 2008 pour voir plus de navires de croisière accoster dans l'arrondissement La Baie. Suite au refus de la compagnie Alcan de céder le quai Powell, Port Saguenay croit que le quai Lepage pourrait accueillir les éventuels bateaux de croisière à Saguenay. Toutefois, de l'avis des autorités portuaires du port, le réaménagement du quai Lepage ne sera prêt qu'en 2007. Des investissements de 25 M$ seront nécessaires pour agrandir et aménager le quai.[52]

L'implantation de l'industrie des croisières à Baie-Comeau coûterait 45 millions

Une étude commandée par Croisières Baie-Comeau et la Ville de Baie-Comeau estime à 45 M$ l'implantation de l'industrie des croisières dans la ville. Les éléments suivants ont été considérés dans l'étude : réparation du quai fédéral, construction de bâtiments d'accueil, réaménagement de la marina et d'autres infrastructures municipales. La ville croit pouvoir accueillir près de 100 000 visiteurs par année, ce qui se traduirait par des retombées économiques annuelles de plus de 10 M$. Mentionnons que Baie-Comeau a accueilli deux premiers paquebots cet automne. L'un des

[49] Larouche, Marc, « Le *Trans-Saint-Laurent* touche le fond », Le Soleil, 16 septembre 2006.
[50] « Espoir de relance pour la traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins », Site Web du Groupe TVA, 19 octobre 2006.

[51] « Croisières de Noël », La Presse, 28 octobre 2006.
[52] « Baie des Ha! Ha! – Les bateaux de croisières se succéderont cet automne », Site Web de Radio-Canada, 4 septembre 2006.

deux, le *MS Black Watch* a déjà confirmé son retour à Baie-Comeau l'an prochain.[53]

Gaspé se prépare à accueillir des croisières

Gaspé veut faire sa place dans l'industrie des croisières au Québec. L'Office du tourisme et des congrès de Gaspé estime que la péninsule gaspésienne offre des attraits touristiques susceptibles d'intéresser les croisiéristes : le parc de l'Île-Bonaventure-et-du-Rocher-Percé, le parc de la Gaspésie, le parc Forillon, etc. Déjà, à l'automne, Gaspé a accueilli deux bateaux de croisière.[54]

Travaux de dragage dans les ports de la Côte-Nord désireux d'accueillir des bateaux de croisière

L'industrie des croisières envisage d'imposer la norme de 9,5 mètres de tirant d'eau aux ports où les navires accosteront. Pour le moment, aucun port de la Côte-Nord ne répond à cette norme. Selon Transports Canada, à Baie-Comeau, il faudrait effectuer un léger dragage de surface. À Havre-Saint-Pierre, la Corporation portuaire juge que les travaux de dragage prévus suffiront pour attirer les paquebots. Quant à Sept-îles, les responsables du dossier d'accueil de paquebots de croisière poursuivent leur analyse pour savoir où et comment ces grands navires pourront accoster. Enfin, à Blanc-Sablon, seuls les navires de sept mètres de tirant d'eau pourront accoster au quai.[55]

Croisières sur le Saint-Laurent – Les villes s'organisent

Neuf villes du Québec travaillent présentement à développer un réseau d'escales pour attirer des croisières internationales sur le Saint-Laurent. Montréal, Québec, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Trois-Rivières, Saguenay, Gaspé-Percé et les Îles-de-la-Madeleine s'unissent pour proposer une mise en marché conjointe. De l'avis de l'Association des croisières du Québec, cette initiative est un élément essentiel au développement de cette industrie sur le Saint-Laurent. Les lignes de croisière ne choisissent pas un port d'escale, mais plutôt une destination.

Par ailleurs, Tourisme-Québec travaille présentement sur un plan de développement qui précisera les investissements requis par les gouvernements du Québec et du Canada, ainsi que des municipalités, afin de se doter des infrastructures portuaires nécessaires à l'accueil des paquebots.[56]

---

[53] Paradis, Steeve, « Baie-Comeau en est à ses derniers préparatifs », Le Soleil, 23 septembre 2006.
[54] « Gaspé souhaite se tailler une place », Site Web de Radio-Canada, 27 septembre 2006.
[55] « Croisières – Maux de tête pour les administrations portuaires », Site Web de Radio-Canada, 7 novembre 2006.
[56] « Croisières sur le Saint-Laurent », Site Web de Radio-Canada, 10 novembre 2006.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 649-8503

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Novembre 2006